



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

नं. 105]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 28, 2000/श्रावण 6, 1922

No. 105]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 28, 2000/SRAVANA 6, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 जुलाई, 2000

सं. टीएमपी/39/2000—सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार विदेशों को मोटर कारों का निर्यात करने और कारों की तटीय बुलाई पर घाटशुल्क का संशोधन करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएमपी/39/2000 – सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2000 के 19वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला विदेशों को मोटर कारों का निर्यात करने और तटीय बुलाई पर घाटशुल्क का संशोधन करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि मोटर कारों और पर्यटक गाड़ियों पर घाटशुल्क की वर्तमान दर

2596/—रुपए प्रति इकाई है। सीएचपीटी को मैसर्स हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड, चेन्नई से घाटशुल्क दर में कमी करने संबंधी अन्यावेदन प्राप्त हुआ है, क्योंकि उनकी कारें आकार में छोटी हैं और विश्व बाजार में मूल्य लगभग 5000 अमरीकी डालर है। उन्होंने उल्लेख किया है कि जेएनपीटी में कारों पर घाटशुल्क दर मूल्यानुसार आधार पर (नौतल पर्यंत निःशुल्क मूल्य पर 0.5 प्रतिशत) लगाई जाती है। उक्त फर्म ने सीएचपीटी से घाटशुल्क दर उसी प्रकार मूल्यानुसार आधार पर निर्धारित करने का अनुरोध किया है।

2.2 चेन्नई और जेएनपीटी/मुंबई के बीच केवल कार डोने वाले वाहनों द्वारा कारों की तटीय ढुलाई आरंभ करने के लिए मैसर्स शाही शिपिंग लिमिटेड ने भी सीएचपीटी से संपर्क किया है। चूंकि, कारों की तटीय ढुलाई के लिए कोई अलग प्रशुल्क नहीं है, इसलिए उन्होंने जेएनपीटी की भांति अन्य पत्तनों में विद्यमान के अनुसार एक तर्कसंगत दर निर्धारित करने के लिए सीएचपीटी से अनुरोध किया है।

3. चेन्नई पत्तन के माध्यम से कारों का निर्यात बढ़ाने के लिए (जैसाकि जेएनपीटी में है) सीएचपीटी ने कारों के प्रहस्तन के लिए निम्नलिखित घाटशुल्क का प्रस्ताव किया है :-

- (i) कारों के निर्यात पर घाटशुल्क की दर नौतल पर्यंत निःशुल्क मूल्य के 0.4 प्रतिशत की दर पर है।
- (ii) 0.25 प्रतिशत की दर पर मूल्यानुसार दर मोटर कारों के तटीय पोतलदान के लिए रियायती प्रशुल्क कारों के निर्यात के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर के 60 प्रतिशत के बराबर है।
- (iii) कारों और पर्यटक गाड़ियों के आयात के मामले में 2596/—रुपए वर्तमान घाटशुल्क दर को जारी रखने का प्रस्ताव है।

4.1 निर्धारित पद्धति के अनुसार, यह प्रस्ताव निम्नलिखित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिचालित किया गया था :-

- (i) शाही शिपिंग लिमिटेड।
- (ii) हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड।
- (iii) मद्रास वाणिज्य एवं उद्योग मंडल।
- (iv) हिन्दुस्तान वाणिज्य मंडल।
- (v) दक्षिणी भारत वाणिज्य एवं उद्योग मंडल।
- (vi) तमिल वाणिज्य मंडल।
- (vii) भारतीय उद्योग महासंघ।

- (viii) एसोचैम ।
- (ix) भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल संघ ।
- (x) चेन्नई स्टीमर एजेंट्स संघ ।
- (xi) चेन्नई सीमाशुल्क गृह एजेंट संघ ।
- (xii) भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ ।
- (xiii) मैसर्स पारेख मेरीन एजेंसीज प्रा० लि० ।
- (xiv) मैसर्स टाटा नाइक ट्रांसपोर्ट सिस्टम्स लि० ।
- (xv) मैसर्स "के" स्टीमशिप प्रा० लि० ।
- (xvi) मैसर्स ग्रीनवेज शिपिंग एजेंसीज प्रा० लि० ।
- (xvii) मैसर्स मारुति उद्योग लिमिटेड

4.2 उपर्युक्त से प्राप्त टिप्पणियां नीचे सारांश में दी गई हैं :-

मैसर्स हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड (एचएमआईएल)

- (i) हम 8 वर्ष में पूरी की जाने वाली 4000 करोड़ रुपए की निर्यात वचनबद्धता के साथ कारों का विनिर्माण कर रहे हैं । हमने चेन्नई पत्तन के माध्यम से विश्व में विभिन्न देशों को 1000 सीसी और 1500 सीसी इंजिन क्षमता वाली (सांत्रो और एक्सेंट) यात्री कारों के निर्यात की योजना बनाई है ।
- (ii) इस समय हम 40' कंटेनरों द्वारा छोटी-छोटी मात्रा में निर्यात कर रहे हैं और इसका घाटशुल्क नीचे दिए गए अनुसार है :-

क्रम सं०	विवरण	सांत्रो	एक्सेंट
1.	इंजिन क्षमता	999 सीसी	1495 सीसी
2.	कार का आकार (एमएम)	3495 X 1495 X 1590	4250 X 1670 X 1370
3.	आयतन (सीबीएम)	8.27	9.72
4.	भार (कि०ग्रा०)	776	1003
5.	श्रेणी	छोटा आकार	मध्यम आकार
6.	कारों की संख्या/40' कंटेनर	3	2
7.	घाटशुल्क/40' कंटेनर	750/-रुपए	750/-रुपए
8.	घाटशुल्क/कार	250/-रुपए	375/-रुपए

- (iii) हमने कारों का केवल कार वाहन (पीसीसी) और केवल कार ट्रक वाहन (पीसीटीसी) द्वारा निर्यात करने की योजना बनाई है, जिनसे कारें 150 कार/घंटा की दर पर सीधे चलाकर पंत में लदान की जाएगी ।
- (iv) पोत में कार के लदान के लिए हमें ढुलाई क्रैनों, कालमार क्रैनों जैसी किसी पतन सुविधा की जरूरत नहीं है और इस प्रकार पतन को कोई निवेश करने की आवश्यकता नहीं है ।
- (v) भारत में निर्मित कारों का आयात करने का विदेशी क्रेताओं की ओर से कोई सुझाव नहीं है । इसलिए, भारत कारों की खरीद के लिए उन्हें आकर्षित करने का केवल यही तरीका है कि पतन प्रभारों सहित सभी स्तरों पर लागतों में कमी की जाए ।

- (vi) हम सीएचपीटी में निम्नालेखित घाटशुल्क का प्रस्ताव करते हैं :-
- | | |
|---|---------------------|
| (क) कार (1000 सीसी से कम क्षमता वाली) | 250/-रुपए प्रति कार |
| (निर्यात के नौतल पर्यंत निःशुल्क मूल्य का 0.11%) | |
| (ख) कार (1000 सीसी से अधिक क्षमता वाली) | 375/-रुपए प्रति कार |
| (निर्यात के नौतल पर्यंत निःशुल्क मूल्य का 0.13%) | |
- (vii) अल्जीरिया को 15 जुलाई 2000 को 760 कारों का पहला निर्यात पोतलदान किया जाएगा

दक्षिणी भारत वाणिज्य एवं उद्योग मंडल

आटोमोबाइल उद्योग के लिए चेन्नई एक महत्वपूर्ण केन्द्र है। घाटशुल्क और अन्य पत्तन प्रमारों को न्यूनतम स्तर पर रखा जाना आवश्यक है, ताकि पत्तन में अधिकाधिक कार्गो आकर्षित किया जा सके। इससे आटोमोबाइल फर्मों को अपने उत्पादों का प्रतिस्पर्धी दरों पर निर्यात करने में सहायता मिलेगी।

मैसर्स "के" स्टीमशिप एजेंसीज (प्रा.) लिमिटेड

हमें यह जानकर खुशी है कि सीएचपीटी निर्यात को बढ़ावा देने के लिए अपने प्रशुल्क संशोधित कर रहा है।

मैसर्स टाटा नाइक ट्रांसपोर्ट सिस्टम्स लिमिटेड

- (i) हम चेन्नई पत्तन से कारों के निर्यात के लिए घाटशुल्क में कमी करने के प्रस्ताव का स्वागत करते हैं, क्योंकि इससे चेन्नई और उसके आस-पास स्थित आटोमोबाइल उद्योगों को चेन्नई पत्तन के माध्यम से अपने निर्यात बाजार को सुधारने में सहायता मिलेगी।
- (ii) घाटशुल्क में कमी से चेन्नई पत्तन में कार वाहक जहाजों के यातायात में वृद्धि होगी और इससे दक्षिण भारत में स्थित कार विनिर्माण उद्योग के लिए कार टर्मिनल के रूप में इसके आगे विस्तार में सहायता मिलेगी।

मैसर्स शाही शिपिंग लिमिटेड

- (i) यदि सीएचपीटी कार की लागत पर 0.25% की वसूली करता है, तो जहाज का प्रयोग करना व्यवहार्य नहीं होगा।
- (ii) चेन्नई से मुंबई के लिए सड़क कार वाहक प्रमार मौटे तौर पर 4500/-रुपए से 8000/-रुपए प्रति कार है। सड़क कार वाहक द्वारा परिवहन कारखाने से विक्रेता तक किया जाता है, जबकि जहाज द्वारा दुलाई के मामले में कई प्रकार का प्रहस्तन होता है और इस कारण लागत अधिक बैठती है।
- (iii) कार वाहक के लिए तटीय नौवहन एक नया विचार है, जिसे हमारी सड़कों और राजमार्गों पर भीड़भाड़ को कम करने के लिए प्रोत्साहित किए जाने की जरूरत है।
- (iv) यह प्रमार जेएनपीटी के अनुसार होने चाहिए, जोकि घाटशुल्क और कुली कार्य सहित लगभग 400/-रुपए प्रति कार है।
- (v) कारों का नौतल पर्यन्त निःशुल्क मूल्य 5000 से 12000 अमरीकी डॉलर के बीच है। यदि सीएचपीटी का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया जाता है, तब घाटशुल्क 550/-रुपए से 1300/-रुपए तक होगा। भारतीय तट पर तटीय नौवहन को बढ़ावा देने के लिए सीएचपीटी जेएनपीटी की भांति एक नियत दर वसूल करेगा।

चेन्नई सीमाशुल्क गृह एजेंट्स संघ (सीसीएचएए)

- (i) सीएचपीटी ने वर्तमान घाटशुल्क के लिए जेएनपीटी को आधार माना है । सीएचपीटी को जेएनपीटी के प्रशुल्क को आधार मानने की बजाए घाटशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए लागत विश्लेषण करना चाहिए था ।
- (ii) सीएचपीटी को उपलब्ध कराई जाने वाली अतिरिक्त सुविधाओं और चेन्नई पत्तन के भीतर से कारों (चाहे तटीय अथवा निर्यात हो) की दुलाई के लिए सुविधा स्थापित करने/प्रोत्साहित करने के लिए आधारभूत ढांचे की लागत को हिसाब में लेना चाहिए और घाटशुल्क की गणना करने के लिए एक स्वीकार्य मार्जिन जोड़ना चाहिए ।
- (iii) दरों के मान से संबंधित किसी भी प्रस्ताव का पत्तनों द्वारा गहन अध्ययन किया जाए, ताकि इससे व्यापार जगत में विश्वास पैदा हो कि दरें वैज्ञानिक हैं और किसी आधार पर तैयार की गई हैं ।
- (iv) अतिरिक्त सुविधाएं और ढांचागत सहायता की शायद कारों के निर्यात के लिए आवश्यकता न पड़े, विशेषकर जब पोतलदान पीसीसी/पीसीटीसी द्वारा किया जा रहा हो ।
- (v) जब सीएचपीटी द्वारा किसी नई अतिरिक्त सुविधा के स्थापित किए जाने की संभावना नहीं है (किराया वसूली पर भंडारण क्षेत्र निर्धारित करने के अलावा), तब नौतल पर्यन्त निःशुल्क मूल्य के 0.40% का प्रस्ताव अधिक है ।
- (vi) चूंकि, निर्यात पीसीसी में होगा, इसलिए पत्तन में कारों के भंडारण का समय भी न्यूनतम होगा ।
- (vii) सीएचपीटी में कारों पर घाटशुल्क से संबंधित निम्नलिखित सुझाव दिए जाते हैं :-
- (क) कारों को 1000 सीसी तक छोटी और 1000 सीसी से ऊपर वाली कारों को अन्य श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाए ।
- (ख) घाटशुल्क मूल्य की बजाए इकाई आधार पर होगा । प्रस्तावित घाटशुल्क नीचे दिए गए अनुसार है:-
- निर्यात/आयात
- | | | | |
|------|------------------------------|---|----------------------|
| (i) | 1000 सीसी तक की कारें | - | 250/-रुपए प्रति इकाई |
| (ii) | 1000 सीसी से अधिक वाली कारें | - | 350/-रुपए प्रति इकाई |
| | तटीय | | |
| (i) | 1000 सीसी तक की कारें | - | 200/-रुपए प्रति इकाई |
| (ii) | 1000 सीसी से अधिक वाली कारें | - | 300/-रुपए प्रति इकाई |
- (viii) सीएचपीटी कंटेनर टर्मिनल पर भारी निवेश किया गया है । इस भारी निवेश के बावजूद भी 20' वाले बक्से पर 500/-रुपए और 40' फुट वाले बक्से पर 750/- रुपए घाटशुल्क है । जहां तक कारों के प्रहस्तन का संबंध है, सीएचपीटी को कोई निवेश नहीं करना पड़ेगा और इसलिए उपर्युक्त घाटशुल्क का सुझाव दिया गया है ।

तमिल वाणिज्य संघ (टीसीसी)

- (i) हम सीएचपीटी के प्रस्ताव का समर्थन करते हैं । यह चेन्नई पत्तन से "कोयला प्रहस्तन" का कार्य एन्नोर स्थानांतरित करने के कारण होने वाले घाटे को पूरा करने के लिए चेन्नई पत्तन में से होने वाले निर्यात की मात्रा को बढ़ाने में सहायक होगा ।

भारतीय आटोमोबाइल विनिर्माता समिति (एसआईएम)

- (i) इस समय सीएचपीटी के मध्यम से कारों का निर्यात 40' वाले कंटेनरों में किया जा रहा है, जिसमें तीन छोटी अथवा दो मध्यम आकार वाली कारें आ सकती हैं। 40' वाले कंटेनर का घाटशुल्क 750/—रुपए है। इसलिए, घाटशुल्क छोटी कार के लिए 250/—रुपए और मध्यम आकार वाली कार के लिए 375/—रुपए है, जोकि निर्यातों के नौतल पर्यन्त निःशुल्क मूल्य का लगभग क्रमशः 0.11% और 13% है।
- (ii) 1000 सीसी से कम क्षमता वाली छोटी कारों के लिए घाटशुल्क 250/—रुपए और 1500 सीसी से कम क्षमता वाली मध्यम आकार की कारों के लिए घाटशुल्क 375/—रुपए निर्धारित किया जाए।
- (iii) उपर्युक्त निर्धारित दरें स्वीकार न किए जाने की स्थिति में कारों की कुछ भी क्षमता होते हुए उपर्युक्त दरों के अनुरूप इसे निर्यात के नौतल पर्यन्त निःशुल्क मूल्य के अनुसार निर्धारित किया जाए।
- (iv) चेन्नई पत्तन डीएलबी (डॉक त्रिभिक बोर्ड) लेवी, सीपीटी गैंग प्रभारों इत्यादि पर जोर नहीं देगा, क्योंकि पीसीसी में कारों का लदान करते समय उनकी सेवाओं की आवश्यकता नहीं पड़ती, ये आरओआरओ पोत होते हैं और कारें सीधे पोत में लाई जाती हैं। यह जेएनपीटी के समान है और वहां पर ये प्रभार लागू नहीं हैं। इससे न केवल निर्यातों की लागत कम होगी, बल्कि समय में विलंब कम होगा और कार्यकुशलता में गिरावट रुकेगी।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क वांछनीय है। इसके अलावा, दर तर्कसंगत होगी और निर्यातकों के लिए लागत में वृद्धि नहीं होगी।
- (ii) निर्यातों के लिए नौतल पर्यन्त निःशुल्क 0.40% और तटीय (आयात और निर्यात) के लिए 0.25% की प्रस्तावित दर केवल वर्तमान मूल्यानुसार की उच्च एकमुश्त दर को रूपान्तरित करके प्रस्तावित की गई है। यदि तीन कार ढोने के लिए 40' वाले कंटेनर पर केवल 750/—रुपए भारित किए जाते हैं, तब कार वाहक में लादी गई प्रति कार पर दर 0.25% से अधिक नहीं होगी और तटीय ढुलाई के लिए यह केवल लगभग 0.12% होगी।
- (iii) हमें निर्यात करने और घरेलू ढुलाई के लिए कार्गो को जहाजों की ओर मोड़ने की जरूरत है, ताकि सड़कों पर भीड़माड़ को न्यूनतम किया जा सके। इसलिए, दर को संवर्धनात्मक रखने की दृष्टि से पत्तन कम दर वसूल करेगा। तटीय कार्गो की ढुलाई के एक बार स्थिर हो जाने पर, तब एक वर्ष के अनुभव और लागत के आधार पर इसकी समीक्षा की जा सकती है।

भारतीय निर्यातक संगठनों का संघ (एफआईआईओ)

- (i) अन्य दक्षिण पूर्व एशियाई देशों और दक्षिण कोरिया में कारों पर वर्तमान घाटशुल्क दरें बहुत कम हैं।
- (ii) यात्री कार के निर्यात के लिए चेन्नई पत्तन को आधार मानने के लिए घाटशुल्क में काफी कमी किए जाने की आवश्यकता है।
- (iii) सुझाई गई घाटशुल्क दरें निम्नलिखित हैं :-
 - (क) 1000 सीसी क्षमता वाली छोटी कारों के लिए 250/—रुपए, और
 - (ख) 1500 सीसी क्षमता वाली मध्यम आकार की कारों के लिए 375/—रुपए।

- (iv) उपर्युक्त दरें स्वीकार न किए जाने की स्थिति में, इन्हें कंडला पत्तन न्यास की भांति, कारों की कुछ भी क्षमता होते हुए नौतल पर्यन्त निःशुल्क मूल्य के 0.2% की दर पर मूल्यानुसार आधार पर निर्धारित किया जाए ।
- (v) जेएनपीटी की भांति चेन्नई पत्तन न्यास को भी डीएलबी लेवी, सीपीटी गैंग प्रभारों और अन्य मामलों पर जोर नहीं देना चाहिए, क्योंकि पीसीसी/पीसीटीसी में कारों के लदान में उनकी सेवाओं की आवश्यकता नहीं पड़ती है ।
- (vi) इस नए व्यवसाय के विकास के लिए सीएचपीटी को कोई भी निवेश नहीं करना है ।

5. इस मामले में सीएचपीटी में दिनांक 7 जुलाई, 2000 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :—

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

- (i) हमारा प्रस्ताव जेएनपीटी के मॉडल पर आधारित है । हमने अतिरिक्त कुली कार्य प्रभार को हटा दिया है, जो कि जेएनपीटी में लगाया जा रहा है ।
- (ii) सभी पत्तन मूल्यानुसार आधारित प्रभार लगाते हैं और इकाई के आधार पर प्रभार नहीं लगाते । सीमाशुल्क भी यही अपनाता है ।
- (iii) तटीय यातायात पर छूट देने पर बल दिया गया है । सरकार तटीय पोतों को प्राथमिकता पर बर्थिंग सुविधा देना चाहती है । तटीय यातायात को कार्गो-संबद्ध प्रभारों पर भी छूट क्यों न दी जाए ?
- (iv) 'कंटेनरों' के साथ तुलना करना स्वीकार्य नहीं है ।
- (v) डॉक श्रमिक बोर्ड (डीएलबी) के आरक्षित किए गए श्रमिकों के 'सांकेतिक गैंग' को हटा दिए जाने की संभावना है ।
- (vi) डीएलबी लेवी के बारे में हम श्रमिक संघों के साथ चर्चा करना चाहते हैं । हम इसे समाप्त करना चाहते हैं । संघों के साथ विचार-विमर्श की प्रतीक्षा क्यों न कर ली जाए ?
- (vii) 'सांकेतिक गैंग' से संबंधित मामले में हम प्रथम पोतलदान से पूर्व ही निर्णय कर लेंगे ।
- (viii) कार पार्किंग क्षेत्र के लिए फिलहाल किसी प्रकार के किराए का प्रस्ताव नहीं है । निर्यात के मामले में 30 दिन की निःशुल्क अवधि दी जाएगी ।
- (ix) पुरानी कारों के पोतलदान के बारे में विचार करने के लिए यातायात पर्याप्त मात्रा में नहीं है ।
- (x) एचएमआईएल ने बीस हजार कार इकाई प्रतिवर्ष का उल्लेख किया है । पहले उन्हें यह सुनिश्चित करने दें, तब संवर्धनात्मक प्रशुल्क के बारे में बात की जाए । अब हम सिद्धांत रूप में सहमत हैं ।
- (xi) प्रथम एक या दो वर्ष के लिए पहली 1000 या 2000 कारों के लिए संवर्धनात्मक प्रशुल्क निर्धारित करने पर आगे विचार किया जाएगा और टीएएमपी को सूचित कर दिया जाएगा ।
- (xii) (क) यह प्रस्ताव केवल कारों से संबंधित है । वर्तमान घाटशुल्क अनुसूची की मद सं० 24 में 'अन्य वाहन' शामिल है । परंतु 'जीपों' को इस प्रस्ताव में 'कारों' के रूप में शामिल किया जा सकता है ।
(ख) तटीय यातायात के लिए जीपें उसी श्रेणी में शामिल होंगी ।
(ग) जीप के आयात के लिए घाटशुल्क 2596/—रुपए होगा और निर्यात के लिए घाटशुल्क मूल्यानुसार आधार पर होगा ।

- (xiii) (क) तत्काल प्राथमिकता 'तत्काल हटाने' के समान होगी । एचएमआईएल को लागत वहन करनी होगी ।
 (ख) हम ऐसी प्राथमिकता देने के लिए इच्छुक हैं, क्योंकि उनका कहना है कि वे किसी प्रकार का विलंब वहन करने में असमर्थ हैं ।

मैरार्स हंडर्ड मोटर इंडिया लिमिटेड (एचएमआईएल)

- (i) कोरियाई पत्तनों में कार प्रहस्तन प्रसार बहुत कम हैं । सीएचपीटी में यह बहुत अधिक है । इसे कम करें । हम अपना यातायात बढ़ा देंगे ।
 (ii) हम टीएवशी का भुगतान नहीं करते, क्योंकि यह मालभाड़े में शामिल रहता है । परंतु, चेन्नई मुख्य मार्ग पर स्थित नहीं है । इसलिए, हमें अधिक भुगतान करना पड़ेगा ।
 (iii) अधिकतर पत्तन केवल 0.2% वसूली हैं । तब सीएचपीटी को 0.5% क्यों वसूल करना चाहिए ।
 (iv) जेएनपीटी मुख्य मार्ग पर स्थित है । इसलिए, वह कोई तुलनीय मॉडल नहीं है ।

मैरार्स शाही शिपिंग लिमिटेड

- (i) हमारा यलोशिया के ऐबल कार कैरियर के साथ सयुक्त उद्यम है । हम पीसीसी का प्रचालन करते हैं । हम चाहते हैं कि इस घाटशुल्क में कमी की जाए ।
 (ii) (क) पीसीसी को भार ढोने वाले ट्रकों के साथ प्रतिस्पर्धा करनी पड़ती है, इसलिए, तटीय यातायात को प्रोत्साहित किया जाए ।
 (ख) प्रति इकाई दर वसूल की जाए और मूल्यानुसार नहीं ।
 (iii) हम एचएमआईएल के विचारों का समर्थन करते हैं ।

दक्षिणी भारत वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (एसआईसीसीआई)

- (i) हम एचएमआईएल के प्रस्ताव का समर्थन करते हैं, जोकि तर्कसंगत है ।
 (ii) चेन्नई को उसकी अवस्थिति के कारण घाटा है । हमें अधिक मालभाड़े का भुगतान करना पड़ेगा । कृपया, कम प्रशुल्क द्वारा प्रतिपूर्ति करके हमारी सहायता करें ।

तमिल वाणिज्य मंडल (टीसीसी)

- (i) (क) सीएचपीटी 'संवर्धनात्मक प्रशुल्क' के रूप में और 0.4% की कमी कर सकता है ।
 (ख) कार्यनिष्पादन के कुछ स्तरों के अनुसार एक लचीला मान (स्लाइडिंग स्केल) हो सकता है ।
 (ii) 'सांकेतिक गैंग' की अवधारणा क्यों होनी चाहिए ? यहाँ किसी श्रामिक की आवश्यकता नहीं है । किसी भी स्थिति में पत्तन को इसे तत्काल छोड़ देना चाहिए । इसे तुरत क्यों नहीं कर देते ।

चेन्नई स्टीमर एजेंट्स सघ (सीएसएस)

- (i) प्राथमिकता पर बर्थाग क्यों दी जाए । पीसीसी पोतों के लिए 'तत्काल हटाने' का सिद्धांत अपनाया जाए, यदि वह आरओआरओ है ।
 (ii) पीसीसी पोत केवल आरओआरओ प्रचालन करेंगे । परम्परागत प्रहस्तन की कोई अनुमति नहीं दी जाएगी ।

हिन्दुस्तान वाणिज्य मंडल (एचसीसी)

- (i) एक संवर्धनात्मक प्रशुल्क होना चाहिए ।
- (ii) जब पुरानी कारें तटीय यातायात में आएंगी, तब इकाई प्रभार अपना सहायक होगा ।

चेन्नई सीमाशुल्क गृह एजेंट्स संघ (सीसीएचएए)

- (i) सीएचपीटी का प्रस्ताव लागत विश्लेषण पर आधारित होना चाहिए ।
- (ii) यह प्रस्ताव तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि यह निर्यातों के लिए मूल्यानुसार है, जबकि आयातों के लिए इकाई पर आधारित है ।
- (iii) कंटेनर टर्मिनल में 17 करोड़ रुपए के निवेश पर आय 1.35 करोड़ रुपए हुई है । वे आरओआरओ प्रचालन के मामले में आय के संबंध में इतनी घबराहट में क्यों हैं ? (17 करोड़ रुपए के निवेश पर 500/- रुपए और बिना किसी निवेश के 900/- रुपए) । एचएमआईएल का प्रस्ताव स्वीकार क्यों नहीं कर लिया जाता ?
- (iv) घाटशुल्क के निर्धारण के लिए कार्गो के वर्गीकरण से संबंधित एक अलग मामले में टीएमपी ने पत्तन का 'शुल्क' एकत्र करने वाले निकाय के रूप में उल्लेख किया है 'राजस्व' एकत्र करने वाले अभिकरण के रूप में नहीं । तब मूल्यानुसार आधार क्यों अपनाया जा रहा है ?
- (v) हमें फोर्ड जैसे अन्यो को आकर्षित करना है । कुल राजस्व संग्रह 16 करोड़ रुपए होगा और हमारा प्रस्ताव इस पूर्वांशमान पर आधारित है ।

मद्रास वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (एमसीसीआई)

- (i) यह एक नया यातायात है । सीएचपीटी को अन्य भागीदारों से संबंधित अन्य मुद्दों पर संतुलन को बिगाड़े बिना इस काम को प्राप्त करने के लिए कार्रवाई करनी चाहिए । शिपिंग लाइन्स के हितों पर कोई अधिक प्रभाव नहीं पड़ेगा ।
- (ii) यदि इस मामले में निर्यातक को छूट दी जाती है, तब शिपिंग लाइन्स को भी लाभ मिलना चाहिए । जीआरटी के संदर्भ में पोत-संबद्ध प्रभारों को पीसीसी पोतों के मामले में कम किया जाना चाहिए ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) टीएमपी ने सीएचपीटी के दरों के हाल के आम संशोधन में समग्र रूप से वृद्धि की थी । मदवार जांच-पड़ताल नहीं की गई थी ।
- (ii) लागत विश्लेषण किया जाना चाहिए था ।
- (iii) केवल जेएनपीटी की दरों से तुलना क्यों की गई है ? अन्य सस्ते पत्तनों के साथ तुलना क्यों नहीं की गई?

मैसर्स फोर्ड इंडिया लिमिटेड

- (i) फोर्ड की फिलहाल निर्यात करने की कोई योजना नहीं है । हम 2001 से आरंभ कर सकते हैं ।
- (ii) कंटेनर घाटशुल्क दरों के साथ तुलना क्यों नहीं की गई ?

मैसर्स 'के' स्टीमशिप एजेंसीज (प्रा०) लिमिटेड

- (i) हम जापान की 'के' लाइन एजेंसी का प्रतिनिधित्व करते हैं। हमारे प्रमुखों ने काफी गणना की है। यह प्रस्ताव केवल एचएमआईएल के लिए मितव्ययी है। अन्य छोटे निर्यातकों के लिए यह ठीक नहीं है।
- (ii) अशोक लेलैण्ड और अन्य ट्रक विनिर्माता लम्बे समय से निर्यात कर रहे हैं। उन्हें भी इस सुनवाई में आमंत्रित किया जाना चाहिए था।
- (iii) पीसीसी का जीआरटी उनके डीडब्ल्यूटी की तुलना में काफी अधिक है। जीआरटी के आधार पर पोत-संबद्ध प्रमाण प्रतिकूल प्रभाव डालेंगे।
- (iv) क्या यह केवल कारों अथवा अन्य वाहनो पर भी लागू होगा?
- (v) यदि आपने सावधानी न बरती तो निर्यातक जेएनपीटी में स्थानांतरित हो सकते हैं।

मैसर्स पारेख मेरीन एजेंसीज प्राइवेट लिमिटेड

- (i) पीसीसी के मामले में 'सांकेतिक गैंग' की बुकिंग से छूट दी जाए।
- (ii) पीसीसी बर्थिंग को विशेष प्राथमिकता अवश्य दी जाए।

चेन्नई कुली संघ (सीएसए)

'सांकेतिक गैंग' को रखा जाए। परंतु, वे प्रचालनों में बाधा नहीं डालेंगे। वे पोत पर प्रवेश नहीं करेंगे।

6.1 सीएचपीटी ने संयुक्त सुनवाई में उठाए गए निम्नलिखित मुद्दों की जांच करने के पश्चात्, बाद में लिखित विचार प्रस्तुत करने की इच्छा व्यक्त की थी :-

- (i) मजदूरी प्रमारों को समाप्त करना, क्योंकि किसी प्रकार के मजदूरी की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ii) डीएलबी लेवी को शामिल न करना।
- (iii) 'संवर्धनात्मक' प्रशुल्क अपनाना।
- (iv) कार्यनिष्पादन के (निश्चित) स्तरों के अनुसार प्रशुल्क का लचीला मान (स्लाइडिंग स्केल) अपनाना।

6.2 सीएचपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव को बाद में निम्नलिखित सीमा तक संशोधित कर दिया था :-

- (i) कारों के निर्यात पर घाटशुल्क नौतल पर्यन्त निशुल्क मूल्य पर 0.3%, प्रस्तावित किया जाता है। संशोधित दर संवर्धनात्मक उपाय के रूप में निर्धारित की गई है और बाद में संशोधन के शर्तार्थ यह दो वर्ष की न्यूनतम अवधि के लिए वैध होगी।
- (ii) मोटर कार शब्द में कारें, जीपें और वैन शामिल होंगी।

6.3 सीएचपीटी ने मजदूरी प्रमाण समाप्त करने, डीएलबी लेवी को शामिल न करना और कार्यनिष्पादन प्रशुल्क के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया है। पहली सुनवाई के समय सीएचपीटी ने 'सांकेतिक गैंग' को छूट देना, जो कि संवर्धनात्मक प्रमाणों में श्रमिक संघों के साथ बातचीत करने का संकेत दिया था।

7 उपलब्ध रिकार्डों के आधार पर और इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने उभर कर आती है :-

- (i) सीएचपीटी के वर्तमान दरों के मान में मोटर कारों और पर्यटक गाड़ियों पर घाटशुल्क 2500/-रुपए प्रति इकाई निर्धारित किया गया है। यह दर आयात और निर्यात दोनों तथा कारों के प्रहस्तन की परंपरागत पद्धति के लिए लागू है। सीएचपीटी ने पीसीसी में कारों के लिए मूल्यानुसार आधार पर एक अलग घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है। कारों का नौतल पर्यन्त निशुल्क मूल्य 2.5 लाख रुपए से 3.5 लाख रुपए के बीच मानते हुए (संशोधित) प्रस्तावित घाटशुल्क प्रति कार 750/-रुपए से 1050/-रुपए के बीच होगा।
- (ii) संयुक्त सुनवाई में सहमति के अनुसार, सीएचपीटी ने एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, जिसमें केवल 'संवर्धनात्मक प्रशुल्क' अपनाए जाने के बारे में कहा गया है। अन्य मुद्दों जैसे श्रमिक प्रभारों, डीएलबी लेवी और कार्यनिष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के बारे में सीएचपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में विचार नहीं किया है।

चूंकि वर्तमान घाटशुल्क दर मोटर कारों के परंपरागत प्रहस्तन के लिए है और प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए संकेतों के अनुसार कारों का निर्यात शीघ्र ही आरंभ होने वाला है और विशेष कार वाहकों द्वारा किया जाना है, इसलिए यह आवश्यक हो गया है कि सीएचपीटी द्वारा अन्य मुद्दों की जांच-पड़ताल किए जाने तक ऐसे निर्यात के लिए एक अलग घाटशुल्क तत्काल निर्धारित किया जाए।

- (iii) 40' फुट के कन्टेनरों के माध्यम से निर्यात कार्गो को लाने-ले जाने की मौजूदा (अंतरिम) व्यवस्था का हवाला देते हुए एचएमआईएल ने 40' फुट के कन्टेनरों पर घाटशुल्क के संदर्भ में कार्गो के निर्यात के लिए नई घाटशुल्क दर नियत करने की मांग की है। कन्टेनरों में कार लाने ले जाने में शामिल संबद्ध लागतें कन्टेनरों पर केवल घाटशुल्क तक सीमित नहीं हैं। पत्तन और टीएचसी को कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार और शिपिंग लाइन्स को कन्टेनरों के किराया प्रभार देय है। एचएमआईएल ने अपने संदर्भ में इन लागतों को छोड़ दिया है। सीएचपीटी ने सही रूप में इंगित किया है कि प्रस्तावित व्यवस्था की तुलना कन्टेनरों के माध्यम से कारों की ढुलाई करने की मौजूदा व्यवस्था से करना उचित नहीं है।
- (iv) मोटर कार पर घाटशुल्क एनएमपीटी, वीपीटी और जेएनपीटी (तृतीय सेवाओं के लिए) में छोड़कर अन्य सभी बड़े भारतीय पत्तनों में मूल्यानुसार आधार पर निर्धारित है। यह मानना होगा कि अधिकांश बड़े पत्तनों में मोटर कारों के लिए घाटशुल्क अनुसूची में कोई पृथक विशेष दर नहीं है और इसे घाटशुल्क के परिकलन के लिए अन्य कार्गो के अधीन वर्गीकृत किया जाता है। मोटर वाहनों के लिए जेएनपीटी की मौजूदा घाटशुल्क दर को यह प्रस्ताव तैयार करने के लिए सीएचपीटी द्वारा संदर्भ के रूप में लिया जाना बताया गया है। तथापि, प्रयोक्ताओं ने कुछ अन्य सस्ते पत्तनों से तुलना करने की मांग की है न कि जेएनपीटी से। जेएनपीटी की मौजूदा घाटशुल्क दर निर्यात के नौतल पर्यन्त निशुल्क मूल्य का 0.5% है। दूसरे शब्दों में ऐसी मूल्यानुसार दर 0.2% से 0.5% तक भिन्न-भिन्न होती है।

कुछ प्रयोक्ताओं ने तात्कालिक मामले में भी मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने की बजाए यूनिट दर अपनाने की भी मांग की है। जैसाकि पहले इंगित किया गया है, अधिकांश भारतीय पत्तन मोटर कारों के लिए मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क प्रसारित करते हैं। इस समय, बड़े पत्तन न्यासों में घाटशुल्क प्रसारित करने के आधार में कोई एकरूपता नहीं है। घाटशुल्क अनुसूची भार/यूनिट/मूल्यानुसार आधारित दरों का मिश्रण है। घाटशुल्क के आधार का मानकीकरण करने के प्रश्न पर इस प्राधिकरण का ध्यान आकर्षित किया जा रहा है। यह मानना होगा कि मूल्यानुसार 'कर' के संग्रहण के लिए संगत हो सकता है, और पत्तन प्रदान की गई सेवाओं के लिए 'फीस' संग्रहीत कर रहे हैं। इसे देखते हुए, भार की इकाई के संदर्भ में घाट शुल्क दरों का होना उपयुक्त है। मानकीकरण पर निर्णय लेते समय यह प्राधिकरण 'मूल्यानुसार' संकल्पना को छोड़ने की संभावना की जांच करना चाहता है। यह ऐसा मुद्दा है, जो केवल सीएचपीटी तक

सीमित नहीं है, परंतु सामान्य रूप से सभी मुख्य पत्तन न्यासों पर संगत है। इस प्राधिकरण द्वारा मूल्यानुसार दृष्टिकोण पर अंतिम विचार किए जाने तक बड़े पत्तन न्यासों में मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने की मौजूदा पद्धति जारी रहेगी। तदनुसार, मोटर कार के निर्यात के लिए मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने के लिए सीएचपीटी के प्रस्ताव को सामान्य नीति बनाए जाने तक अभी अनुमति दी जाती है।

(v) प्रयोक्ताओं की मांग मानते हुए सीएचपीटी ने घाटशुल्क लगाने के प्रयोजन के लिए कार की श्रेणी में जीप और वैन को शामिल करने पर अपनी सहमति दे दी है। इसी प्रकार, सीएचपीटी ने अभी कार पार्किंग के लिए पृथक भंडारण प्रभार नहीं लगाने का प्रस्ताव किया है। निर्यात के मामले में सीएचपीटी निर्यात के लिए प्रतिक्षारत कारों के भंडारण के लिए अन्य सभी निर्यात कार्गो के मामले की भांति 30 दिनों की किराया-मुक्त अवधि की अनुमति देने पर सहमत हो गया है।

(vi) सीएचपीटी ने कारों के निर्यात के लिए प्रस्तावित मूल्यानुसार दर पर रियायत प्रदान करके मूल्यानुसार आधार पर मोटर कारों के तटीय नौमरण के लिए पृथक घाटशुल्क का प्रस्ताव किया है।

तटीय नौवहन को प्रोत्साहित करने के लिए भारत सरकार की नीति के अनुरूप यह प्राधिकरण पोत-संबद्ध प्रमारों में तटीय पोतों को रियायत देता रहा है। तटीय यातायात के लिए कार्गो-संबद्ध प्रमारों में रियायत प्रदान करने का मामला ऐसा मुद्दा है, जिसपर पृथक पत्तन न्यास के संबंध में अलग निर्णय लेने से हितों का परिहार्य टकराव उत्पन्न हो सकता है। यह प्राधिकरण इस बात से भी अवगत है कि पत्तन न्यास, सड़क/रेल यातायात पर दबाव कम करने के लिए तटीय यातायात को आर्थिक सहायता देने वाले पत्तनों के विचार का विरोधी है।

उपरोक्तलिखित अवलोकन इस प्राधिकरण द्वारा मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से तटीय कार्गो पर घाटशुल्क प्रमारों में 20% की छूट देने की अनुमति के प्रस्ताव पर विचार करते हुए किए गए थे। उस मामले से संबंधित हमारे आदेश में एमबीपीटी को कार्गो-संबद्ध प्रमारों में रियायत प्रदान करने से संबंधित अपने प्रस्ताव पर भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) के मंच पर विचार-विमर्श कराने का सुझाव दिया गया था, ताकि अंतिम विचार के लिए उसकी उलझनों का समन्वित मूल्यांकन हो सके। हमने अभी तक एमबीपीटी से कोई पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी प्राप्त नहीं की है। इस संबंध में आम नीति बनने तक अलग से एक पत्तन न्यास के मामले में तटीय कार्गो के लिए कार्गो-संबद्ध प्रमारों में रियायत अनुमोदित करना उचित नहीं होगा। सीएचपीटी को भी इस संबंध में सभी बड़े पत्तनों के समन्वित दृष्टिकोण के लिए इस मुद्दे पर भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) से अनुरोध करने का सुझाव दिया जाता है। ऐसा होने तक, तटीय कार्गो के लिए कार्गो-संबद्ध प्रमारों में रियायत देने के लिए सीएचपीटी के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा सकता।

(vii) संयुक्त सुनवाई के दौरान, कुछ प्रयोक्ताओं ने पीसीसी पोतों के मामले में जीआरटी के संदर्भ में पोत-संबद्ध प्रमारों में कमी करने का मुद्दा उठाया है। उन्होंने तर्क दिया है कि जीआरटी पर आधारित पोत-संबद्ध प्रभार प्रतिकूल रूप से कार्य करेंगे, क्योंकि पीसीसी के जीआरटी उनके डीडब्ल्यूटी की तुलना में बहुत अधिक है। यह मुद्दा मौजूदा प्रस्ताव, जो कारों के निर्यात के लिए घाटशुल्क का नियतन है, से प्रत्यक्षतः संबंधित नहीं है। सीएचपीटी मांग की आगे जांच कर सकता है और अगर मांग उचित पाई गई तो उपयुक्त प्रस्ताव कर सकता है।

(viii) आरओआरओ प्रणाली द्वारा कारों के लदान के मामले में पत्तन अथवा गोदी श्रमिक बोर्ड के श्रमिकों की भागीदारी नहीं है। प्रयोक्ता अपनी मांग में उचित है कि पत्तन को डीएलबी लेवी और पत्तन श्रमिक गैंग प्रमारों के लिए अंशदान नहीं लेना चाहिए। पत्तन ने सिद्धांततः भी दर्ज किए गए श्रमिकों के सांकेतिक गैंग हटाने की सहमति दी है। तथापि, पत्तन ने डीएलबी लेवी के संदर्भ में मजदूर यूनियनों के साथ चर्चा करने

की इच्छा व्यक्त की है । यद्यपि, यहां तक कि पत्तन ने यह आश्वासन दिया है कि सांकेतिक गैंग बुकिंग से संबंधित मामले का निर्णय कारों के प्रथम नौमरण के पूर्व किया जाएगा, पत्तन ने अभी तक मजदूर यूनियनों के साथ विचार-विमर्श का परिणाम सूचित नहीं किया है । पत्तन को पीसीसी के माध्यम से मोटर कारों के निर्यात के प्रहस्तन के लिए श्रमिकों के सांकेतिक गैंग की बुकिंग समाप्त करने के लिए श्रमिक संघों के साथ बातचीत करने के लिए छह माह का समय दिया गया है ।

- (ix) पत्तन ने प्रशुल्कों के (आश्वस्त) स्तरों के संदर्भ में प्रशुल्क लचीले मान (स्लाइडिंग स्केल) के लिए भी सिद्धांततः स्वीकृति दी है । इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अभी भी तैयार किया जाना है । सीएचपीटी से कार्यनिष्पादन के स्तरों के संदर्भ में प्रशुल्क का मान लागू करने के लिए प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से एक उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया गया है ।
- (x) जैसाकि पहले इंगित किया गया है, कारों की पहली खेप की बुलाई शीघ्र ही पीसीसी पोतों के माध्यम से की जानी अनुमानित है और ऐसे प्रचालन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की आवश्यकता है । सीएचपीटी ने भी प्रयोक्ताओं की मांग को मान लिया है और एक संवर्धनात्मक प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, जो न्यूनतम दो वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगा । (सीएचपीटी द्वारा) प्रस्तावित अंतरिम व्यवस्था और सीएचपीटी द्वारा तैयार किए जाने वाले कार्यनिष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के दृष्टिगत यह प्राधिकरण नौतल पर्यन्त निशुल्क मूल्य के 0.3% की दर से कारों के निर्यात के लिए घाटशुल्क की दर लगाने का सीएचपीटी का (संशोधित) प्रस्ताव अनुमोदित करता है । घाटशुल्क की यह दर 'आरओआरओ' प्रणाली का प्रयोग करते हुए निर्यातित कारों के मामले में ही लागू होगी । प्रहस्तन की पारम्परिक विधियों का प्रयोग करते हुए कारों के निर्यात के मामलों में प्रति इकाई 2596/—रुपए की मौजूदा घाटशुल्क दर लागू होगी; यह तब भी होगा चाहे पोत एक आरओआरओ पोत हो ।
- (xi) प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली घाटशुल्क दर को सीएचपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित दो वर्षों के लिए एक अंतरिम व्यवस्था माना जाएगा । तथापि, श्रम प्रभार तथा डीएलबी लेवी हटाने और कार्यनिष्पादन संबद्ध प्रशुल्क तैयार करने की अंतरिम अवधि की समाप्ति पर समीक्षा करने की प्रतीक्षा किए बिना तत्काल सीएचपीटी द्वारा जांच की जानी चाहिए ।

8.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से प्राधिकरण निम्नलिखित का अनुमोदन करता है :-

- (i) मोटरकारों, जीप और वैन के निर्यात के लिए नौतल पर्यन्त निशुल्क मूल्य के 0.3% की घाटशुल्क दर ।
- (ii) उपरोक्त दर केवल 'आरओआरओ' प्रणाली का प्रयोग करते हुए मोटरकार, जीप और वैन के निर्यात के मामले में ही लागू होगी ।
- (iii) इस समय नौमरण के लिए प्रतीक्षारत कारों की पार्किंग के लिए कोई भंडारण प्रभार नहीं होगा । सभी निर्यातों के लिए उपलब्ध 30 दिनों की मुक्त अवधि इस मामले में भी प्रदान की जाएगी ।
- (iv) प्रति इकाई 2596/— रुपए की मौजूदा दर मोटर कारों (आयात), पर्यटक गाड़ियों (आयात और निर्यात), और आरओआरओ प्रणाली से भिन्न अन्य प्रणाली द्वारा निर्यातित मोटरकार, जीप और वैन पर लागू होगी ।

8.2 सीएचपीटी को अपने दरों के मान में उपरोक्त परिवर्तन शामिल करने का निर्देश दिया जाता है ।

8.3 यह आदेश तत्काल प्रभावी होगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000/असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 28th July, 2000

No. TAMP/39/2000-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Chennai Port Trust (CHPT) for revision of wharfage on export of motor cars to foreign countries and on coastal movements of cars, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE
Case No. TAMP/39/2000-CHPT**

The Chennai Port Trust (CHPT)

... **Applicant**

ORDER

(Passed on this 19th day of July 2000)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) about revision of wharfage on export of motor cars to foreign countries and coastal movements.

2.1. The CHPT has stated that the existing rate of wharfage on motor cars and tourist caravan is Rs.2596/- per unit. The CHPT has received a representation from M/s. Hyundai Motor India Limited, Chennai, for reduction in the wharfage rate as their cars are small in size and priced around 5000 US dollars in the global market. Citing that the wharfage rate on cars is levied on ad valorem basis (0.5% on FOB value) in the JNPT, the firm has requested the CHPT to fix the wharfage rate similarly on ad valorem basis.

2.2. M/s. SHAHI Shipping limited have also approached the CHPT with a proposal to commence coastal movement of cars between Chennai and JNPT / Mumbai by pure car carriers. Since there is no separate tariff for coastal movement of cars, they have requested the CHPT to fix a reasonable rate, as prevailing in other ports like the JNPT.

3. In order to encourage export of cargo through the Chennai Port (as in the JNPT), the CHPT has proposed the following wharfage for handling of cars:

- (i). The rate of wharfage for export of cars is @ 0.40% of FOB value.
- (ii). A concessional tariff for coastal shipment of motor cars on ad valorem basis @ 0.25% which is equivalent to 60% of proposed wharfage rate for export of cars.
- (iii). In the case of import of cars and tourist caravans, the present wharfage rate of Rs.2596/- is proposed to be continued.

4.1. In accordance with the procedure prescribed, the proposal was circulated to the following users / representative bodies of the users:

- (i). The Shahi Shipping Limited.

- (ii). The Hyundai Motor India Limited.
- (iii). The Madras Chamber of Commerce and Industry.
- (iv). The Hindustan Chamber of Commerce.
- (v). The Southern India Chamber of Commerce and Industry.
- (vi). The Tamil Chamber of Commerce.
- (vii). The Confederation of Indian Industry.
- (viii). The ASSOCHAM,
- (ix). The Federation of Indian Chamber of Commerce & Industry,
- (x). The Chennai Steamer Agents Association,
- (xi). The Chennai Custom House Agents Association.
- (xii). The Indian National Shipowners Association.
- (xiii). M/s. Parekh Marine Agencies Pvt. Ltd.
- (xiv). M/s. Tata Nyk Transport Systems Ltd.
- (xv). M/s. "K" Steamship Agencies Pvt. Ltd.
- (xvi). M/s. Greenways Shipping Agencies Pvt. Limited.
- (xvii). M/s. Maruti Udyog Limited.

4.2. The comments received from them are summarised below:-

M/s. HYUNDAI Motor India Limited (HMIL)

- (i). We manufacture cars with an export obligation of Rs.4000 crores to be fulfilled in 8 years. We have planned to export passenger cars of 1000 CC and 1500 CC engine capacity (SANTRO and ACCENT) to various countries in the world through the Chennai Port.
- (ii). At present we export in small quantities by 40' containers and its wharfage is as given below:

S. No.	DETAILS	SANTRO	ACCENT
1.	Engine capacity	999 CC	1495 CC
2.	Dimension of car (MM)	3495X1495X 1590	4250X1670X 1370
3.	Volume (CBM)	8.27	9.72
4.	Weight (kgs.)	776	1003
5.	Category	Small size	Mid size
6.	No. of cars / 40' Cont.	3	2
7.	Wharfage / 40' Cont.	Rs.750/-	Rs.750/-
8.	Wharfage / Car	Rs.250/-	Rs.375/-

- (iii). We have planned to export cars by Pure Car Carrier (PCC) and Pure Car Truck Carrier (PCTC), from which the cars will be loaded directly on the vessel by driving the same at the rate of 10 cars per hour.
- (iv). For loading of car in the vessel, we do not require any port facilities like transfer cranes, KALMAR cranes, etc.; and, hence, no investment needs to be made by the Port.

- (v). There is no inclination for the overseas buyers to import cars which are made in India. The only way of attracting them to buy Indian cars is by way of cutting costs at all levels which includes port charges.
- (vi). We propose the following wharfage at the CHPT:
 - (a). For cars (less than 1000 CC capacity) Rs.250/- per car
(0.11% of FOB value of Exports)
 - (b). For cars (above 1000 CC capacity) Rs.375/- per car
(0.13% of FOB value of Exports)
- (vii). The first export shipment of 760 cars will be made on 15 July 2000 to Algeria.

The Southern Indian Chamber of Commerce and Industry (SICCI)

Chennai is an important centre for the automobile industry. Wharfage and other port charges need to be kept at the minimum level so as to attract more and more cargo to the port. It will also enable automobile firms to export their products at competitive rates.

M/s. "K" Steamship Agencies (P) Limited

We are happy to note that the CHPT is revising its tariffs to promote exports.

M/s. TATA NYK transport systems limited

- (i). We welcome the proposal of reduction in wharfage for export of cars from Chennai Port as this will help the automobile industries situated in and around Chennai to improve their export market through the Chennai Port.
- (ii). The reduction in wharfage will increase the traffic of car carrier vessels at the Chennai Port and help it in its further expansion as a car terminal for the Car Manufacturing Industries situated in South India.

M/s. SHAHI Shipping Limited

- (i). If the CHPT charges 0.25% of the cost of the car, it will not be viable to use ship.
- (ii). The Road Car Carrier charges are roughly Rs.4500/- to Rs.6000/- per car from Chennai to Mumbai. By Road Car Carrier the transportation is from factory to dealer whereas in the case of

movement by ship, there is multiple handling and hence the cost is high.

- (iii). Coastal shipping for car carrier is an innovative idea which requires encouragement in order to de-congest our roads and high ways.
- (iv). The charges shall be as per JNPT which is roughly Rs.400/- per car including wharfage and stevedoring.
- (v). FOB price of cars varies between US dollar 5000 to 12000. If the CHPT proposal is accepted, the wharfage will vary from Rs.550/- to Rs.1320/-. To encourage coastal shipping on the Indian cost, the CHPT shall charge a fixed rate as does the JNPT.

The Chennai Customs House Agents' Association (CCHAA)

- (i). The CHPT has relied on the existing wharfage at the JNPT. The CHPT could have made a cost analysis to propose wharfage instead of relying on the JNPT tariff.
- (ii). The CHPT could have taken the cost of additional facilities to be provided, infrastructure to be created to facilitate / encourage routing of cars (be it coastal or export) through the Port of Chennai and added an acceptable margin to arrive at the wharfage.
- (iii). Any proposal involving the Scale of Rates deserves an in depth study by the ports so that it will create confidence to trade that the rates are scientific and have a basis.
- (iv). Additional facilities and infrastructure back up may not be required for export of cars, especially when the shipment is by PCC / PCTC.
- (v). When no new additional facilities are likely to be created by the CHPT, (other than probably earmarking storage area against recovery of rent) the proposal of 0.40% of FOB value is on the higher side.
- (vi). As the export would be in PCC the storage time for cars in port will also be minimum.
- (vii). The following suggestions are given relating to wharfage on cars at the CHPT:-
 - (a). Classify cars upto 1000 CC as small and above 1000 CC under other category.

- (b). Wharfage shall be on unit basis instead of value. The proposed wharfage is as given below:

Export / Import

- | | | | |
|-------|--------------------|---|--------------------|
| (i). | Cars upto 1000 CC | - | Rs.250/- per unit. |
| (ii). | Cars above 1000 CC | - | Rs.350/- per unit. |

Coastal

- | | | | |
|-------|--------------------|---|-------------------|
| (i). | Cars upto 1000 CC | - | Rs.200/- per unit |
| (ii). | Cars above 1000 CC | - | Rs.300/- per unit |

- (viii). The container terminal at the CHPT involved substantial investment. Inspite of substantial investment the wharfage on 20' box is Rs.500/- and 40' box is Rs.750/-. As far as handling of cars is concerned the CHPT need not make any investment at all; and, hence, the wharfage suggested above.

Tamil Chamber of Commerce (TCC)

- (i). We support the proposal of the CHPT. This will be helpful to improve the volume of exports through the Chennai Port to compensate the loss of traffic to be incurred by shifting 'coal handling' from the Chennai Port to Ennore.

Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM)

- (i). Presently cars are exported through the CHPT in 40' containers that can accommodate three small or two mid-size cars. The wharfage of a 40' container is Rs.750/-. The wharfage, therefore, for small size car is Rs.250/- and mid size car is Rs.375/- which is approximately 0.11% and 0.13% of FOB value of exports respectively.
- (ii). Wharfage may be fixed at Rs.250/- for small cars of capacity less than 1000 CC and wharfage may be fixed at Rs.375/- for mid-size cars of capacity less than 1500 CC.
- (iii). In case the above fixed rates are not acceptable, it may be fixed at advalorem of FOB value of export, in line with the above rates irrespective of capacity of cars.
- (iv). The Chennai Port shall not insist on DLB (Dock Labour Board) levy, CPT Gang Charges, etc., since their services are not required for loading cars in the PCCs which are RORO vessels and cars are driven straight into the vessels. This is similar to JNPT where these charges are not applicable. This will not only lower cost of exports but also reduce time delay and drop in efficiency.

Indian National Shipowners Association (INSA)

- (i). Wharfage on ad valorem basis is preferable. Further, rate shall be reasonable and not an add on cost for exporters.
- (ii). The proposed rate of 0.40% FOB for Exports and 0.25% for coastal (Imports and Exports), is simply translating existing high lumpsum rate to ad valorem. If a 40' container is charged mere Rs.750/- for carrying three cars, the rate per car loaded in a car carrier shall not exceed 0.25% and for coastal movement it shall be only about 0.12%.
- (iii). We need to export and also divert cargo for domestic movement to ships so that congestion on roads is reduced to maximum extent. Therefore, with a view to have the rate as promotional, port shall charge a reduced rate. Once coastal cargo movement is stabilised, then it can be reviewed based on one year's experience and costing.

Federation of Indian Export Organisation (FIEO)

- (i). The prevailing wharfage rates on cars at other South East Asian countries and South Korea are very low.
- (ii). In order to take up the Chennai Port as a base for export of passenger car, the wharfage needs to be reduced considerably.
- (iii). The wharfage rates suggested are,
 - (a) Rs.250/- for small cars of capacity of 1000 CC; and,
 - (b) Rs.375/- for mid size cars of capacity of 1500 CC.
- (iv). In case the above rates are not acceptable, it may be fixed on ad valorem basis @ 0.2% of FOB value irrespective of capacity of cars, like that of the Kandla Port Trust.
- (v). Like the JNPT, the Chennai Port also must not insist for DLB levy, CPT gang charges and other mamools, since their services are not required for loading cars in PCC / PCTC.
- (vi). No investment is to be made by the CHPT for developing this new business.

5. A joint hearing in this case was held on 7 July 2000 at the CHPT. During the joint hearing the following submissions were made:

Chennai Port Trust (CHPT)

- (i). We have based our proposal on JNPT model. We have omitted the additional stevedoring charge, which is being levied at the JNPT.
- (ii). All ports go by advalorem based charges and not by unit charges. Even Customs do that.
- (iii). Concessions on coastal traffic are being emphasised. Government wants even priority berthing to coastal vessels. Why not give concessions on cargo-related charges also to coastal traffic?
- (iv). Comparison with 'containers' is not tenable.
- (v). A 'notional gang' of labours of the Dock Labour Board (DLB) booked is likely to be dispensed with soon.
- (vi). We wish to discuss with the Labour Unions with reference to DLB levy. We are for doing away with it. Why not wait for consultations with the Unions?
- (vii). We will decide the matter relating to 'notional gang' booking before the first shipment.
- (viii). No rent is proposed for car parking area for the time being. On export consideration, free period of 30 days will be given.
- (ix). Traffic may not be enough to warrant consideration of shipments of second hand cars.
- (x). The HMIL indicates twenty thousand units of cars per annum. Let them firm up we can then talk about promotional tariff. Now we agree in principle.
- (xi). Fixing a promotional tariff for first 1000 or 2000 cars for first one or two years will be discussed further and informed to the TAMP.
- (xii). (a). This proposal is only for cars. Item-24 of the existing wharfage schedule covers 'other vehicles'. But 'jeeps' can be included as 'cars' in this proposal.
(b). For coastal traffic, jeeps will fall in the same category.
(c). Wharfage for import of jeep will be Rs.2596/- and wharfage for export will be on advalorem basis.

- (xii). (a). Walk-in priority will be like 'ousting priority'. The HMIL will have to bear the cost.
- (b). We are willing to accord such priority because they say that they can not afford any delay.

M/s. HYUNDAI Motor India Limited (HMIL)

- (i). Car handling charges are very low in Korean Ports. In CHPT, it is very high. Please reduce it. We will increase our traffic.
- (ii). We do not pay THC because it is absorbed by freight. But, Chennai is not on mainline route. So we have to pay more.
- (iii). Most of the ports charge 0.2% only. Why should CHPT charge 0.5%.
- (iv). JNPT is on the mainline. That is not therefore a comparable model.

M/s. SHAHI Shipping Limited

- (i). We have a joint venture with Able Car Carrier of Malaysia. We operate PCCs. We have been looking forward to this wharfage reduction.
- (ii). (a). PCCs have to compete with car carrying trucks; therefore, encourage coastal traffic.
- (b). Charge unit rate and not advalorem.
- (iii). We endorse the views of the HMIL.

The Southern Indian Chamber of Commerce and Industry (SICCI)

- (i). We support the proposal of the HMIL which is reasonable.
- (ii). Chennai is having locational disadvantage. We have to pay more freight. Please help us to compensate for this through less tariff.

The Tamil Chamber of Commerce (TCC)

- (i). (a). The CHPT may reduce 0.4% even further as a 'promotional tariff'.
- (b). There can be a sliding scale with reference to certain levels of performance.

- (ii). Why have the concept of 'notional gang' at all? Here no labour is involved. In any case, the Port proposes to dispense with it soon. Why not do it straightaway?

The Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)

- (i). Why give priority berthing. Follow the 'ousting priority' principle for PCC vessels even if it is only RORO.
- (ii). PCC vessels must only have RORO operations. Conventional handling shall not be allowed at all.

The Hindustan Chamber of Commerce (HCC)

- (i). Let us have a 'promotional tariff'.
- (ii). Adoption of a unit charge will be helpful when second hand cars come in coastal traffic.

The Chennai Customs House Agents' Association (CCHAA)

- (i). The CHPT proposal should have been based on a cost analysis.
- (ii). The proposal is irrational as it is advalorem for exports but, unit for imports.
- (iii). For a Rs.17 crores investment in container terminal, return has been 1.35 crores. Why are they so fussy about returns in the case of RORO operation? (Rs.500/- on a 17 crore investment; and, Rs.900/- for no investment!) Why not accept the HMIL proposal?
- (iv). In a separate case relating to classification of cargo for determination of wharfage, the TAMP has described the port as a 'fee' collecting body and not a 'revenue' collecting Agency. Why then go on advalorem basis?
- (v). We have to lure others like Ford. Total revenue collection will be Rs. 16 crores and our proposal is based on this projection.

The Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)

- (i). This is a new traffic. The CHPT must do all it can to capture it without upsetting the balance on other points relating to other players. Shipping lines interests shall not be affected too much.
- (ii). If concessions are given to the exporter in this case then lines also should get a benefit. Vessel-related charges with reference to GRT should be reduced for PCC vessels.

Indian National Shipowners Association (INSA)

- (i). TAMP only awarded an over all increase in the recent general revision of rates of the CHPT. Itemised scrutiny was not done.
- (ii). Cost analysis should have been done.
- (iii). Why only compare with the JNPT rates? Why not compare with other cheaper ports?

M/s. FORD India Limited

- (i). Ford has no plans to export just now. But, we may start from 2001.
- (ii). Why not compare with container wharfage rates?

M/s. "K" Steamship Agencies (P) Limited

- (i). We represent "K" Line Agency of Japan. Our principals have done a lot of calculation. Only HMIL can find this proposition economical. Other small exporters cannot find it to be so.
- (ii). Ashok Leyland and other truck manufacturers have been exporting for long time. They should have been called to this hearing.
- (iii). GRT of PCCs is very high compared to their DWT. Vessel-related charges based on GRT will work adversely.
- (iv). Will this apply only to cars or other vehicles also?
- (v). If you are not careful then exporters may shift to JNPT.

M/s. Parekh Marine Agencies Private Limited

- (i). Waive booking of 'notional gang' in the case of PCCs.
- (ii). Special priority must be given to PCC berthing.

The Chennai Stevedores Association (CSA)

'Notional gang' may be there. But, they shall not obstruct the operations. They shall not board the vessel.

6.1. The CHPT desired to give a written submission later after examining the following issues raised in the joint hearing:

- (i). Dispensing with the labour charges, as there will be no labour involvement.
- (ii). Exclusion of the DLB levy.
- (iii). Adoption of a 'promotional' tariff.
- (iv). Adoption of a sliding scale of tariff with reference to (assured) levels of performance.

6.2. The CHPT has subsequently revised its original proposal to the extent detailed below:

- (i) Wharfage on export of cars is proposed as 0.3% on FOB value. The modified rate is prescribed as a promotional measure and will be valid for a minimum period of two years subject to revision thereafter.
- (ii) The term 'motor car' will include cars, jeeps and vans.

6.3. The CHPT has not mentioned about dispensing with the labour charges, exclusion of the DLB levy and performance linked tariff. At the joint hearing the CHPT had indicated its plan to negotiate with the Labour Unions to do away with the 'notional gangs'.

7. Based on the records available and with reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). In the existing Scale of Rates of the CHPT, the wharfage on motor cars and tourist caravans is prescribed as Rs.2,596/- per unit. This rate is applicable for both import and export; and, for conventional method of handling of cars. The CHPT has proposed a separate wharfage rate for export of car in PCCs on *ad valorem* basis. Considering the FOB value of cars range between Rs.2.5 lakhs to Rs.3.5 lakhs, the (modified) proposed wharfage per car will be in the range of Rs.750/- to Rs.1050/-.
- (ii) As agreed in the joint hearing, the CHPT has come up with a revised proposal, which deals only with adoption of 'promotional tariff'. The other issues like labour charges, DLB levy, and performance related tariff are not considered by the CHPT in its revised proposal.

Since the existing wharfage rate is for conventional handling of motor cars and, as per the indications given by the users, export

of cars, which is to commence shortly, is to be done through specialised car carriers, it has become necessary to immediately prescribe a separate wharfage for such export pending examination of other issues by the CHPT.

- (iii). Referring to the present (interim) arrangement of moving export cargo through 40' containers, the HMIL has pleaded to fix the new wharfage rate for export of cargo with reference to the wharfage on 40' containers. The associated costs involved in moving cars in containers are not limited only to wharfage on containers. Container handling charges are payable to the Ports and THC and hire charges of containers are payable to the Shipping Lines. The HMIL has ignored these costs in its reference. The CHPT has correctly pointed that comparison of the proposed arrangement with the existing arrangement of moving the cars through containers is untenable.
- (iv). Wharfage on motor cars is prescribed on *ad valorem* basis in all other Indian Major Ports except in NMPT, VPT and JNPT (for coastal services). It is to be recognised that in most of the major ports, there is no separate exclusive rate in the wharfage schedule for motor cars and it is classified under other cargo for calculation of wharfage. The existing wharfage rate of the JNPT for motor vehicles is stated to have been taken as a reference by the CHPT to formulate this proposal. However, users have demanded to compare with some other cheaper ports and not with the JNPT. The existing wharfage rate at JNPT is 0.5% of FOB value of export. In other ports, such *ad valorem* rate varies from 0.2% to 0.5%.

Some of the users have also demanded for adoption of a unit rate instead of prescribing the wharfage on *ad valorem* basis in the instant case also. As pointed out earlier, most of the Indian Ports charge wharfage on *ad valorem* basis for motor cars. Presently, there is no uniformity in the basis of charging wharfage among the Major Port Trusts. The wharfage schedule is a mix of weight / unit / *ad valorem* based rates. The question of standardisation of the basis of wharfage is engaging the attention of this Authority. It is to be recognised that *ad valorem* may be relevant for collection of 'tax'; and, the ports are collecting 'fees' for services rendered. That being so, it is appropriate to have wharfage rates with reference to unit of weight. While deciding on standardisation, this Authority will examine the possibility of doing away with the *ad valorem* concept. This is an issue, which is not confined only to the CHPT but relevant commonly to all the Major Port Trusts. Till a final view is taken by this Authority on the *ad valorem* approach, the existing method of prescribing wharfage on *ad valorem* basis in the Major Port Trusts will continue. Accordingly, the proposal of CHPT to prescribe wharfage on *ad*

valorem basis for export of motor cars is allowed for the time being till a common policy is evolved.

- (v). Conceding the demand of the users, the CHPT has agreed to include Jeeps and Vans also in the category of cars for the purpose of levy of the wharfage. Similarly, the CHPT has proposed not to levy separate storage charge for car parking for the time being. On export considerations, the CHPT has agreed to allow a rent free period of 30 days for storage of cars awaiting export, as in the case of all other export cargo.
- (vi). The CHPT has proposed a separate wharfage for coastal shipment of motor cars on *ad valorem* basis by extending a concession over the proposed *ad valorem* rate for export of cars.

In line with the policy of the Govt. of India to encourage coastal shipping, this Authority has been allowing concession to coastal vessels in the Vessel-Related Charges. The matter of extending concessions in cargo-related charges for coastal traffic is an issue of common concern to all the Port Trusts; and, as an issue on which separate decisions in respect of Individual Port Trust can give rise to avoidable conflicts of interests. This Authority is also aware that some of the Port Trusts are opposed to the idea of ports subsidising coastal traffic for easing pressure on road / rail traffic.

The above-mentioned observations were made by this Authority while considering a proposal from the Mumbai Port Trust (MBPT) to allow a rebate of 20% in wharfage charges on coastal cargo. In our order relating to that case, the MBPT was advised to get its proposal relating to extending concession in cargo-related charges discussed in the forum of the Indian Ports Association (IPA) so that a coordinated appraisal of its implications can emerge for final consideration. We have not received any feedback from the MBPT so far. Till a common policy is evolved in this regard, it will not be advisable to approve concessions in cargo-related charges for coastal cargo in the case of one Port Trust in isolation. The CHPT is also advised to approach the IPA on this issue for coordinated views of all Major Ports in this regard. Till this happens, the proposal of CHPT to extend concession in cargo-related charges for coastal cargo can not be considered.

- (vii). During the joint hearing, some of the users have raised the issue on reduction in Vessel-Related Charges with reference to the GRT in the case of PCC vessels. They have argued that Vessel-Related Charges based on GRT will work adversely as GRT of PCCs is very high compared to their DWT. This issue is not directly related to the present proposal, which is fixation of wharfage for export of cars. The CHPT can examine the demand

further and come up with a suitable proposal, if the demand is found justified.

- (viii). In the case of loading of cars by the RORO system, there is no involvement of Port or Dock Labour Board Labours. The users are justified in their demand that the Port must not take contributions for DLB levy and the port labour gang charges. The Port has also, in principle, agreed to do away with the notional gangs of labours. However, the Port has desired to discuss with the labour unions with reference to DLB levy. Even though the Port has assured that the matter relating to the notional gang booking will be decided before the first shipment of cars, the Port has not yet reported the result of discussions with the labour unions. The Port is given six months time to negotiate with its Labour unions for doing away with the booking of notional gangs of labour for handling export of motor cars through PCCs.
- (ix). The Port has also agreed in principle for a sliding scale of tariff with reference to (assured) levels of tariffs. The proposal of Port in this regard is yet to be formulated. The CHPT is advised to formulate a suitable proposal in consultation with the users for introducing a scale of tariff with reference to levels of performance.
- (x). As pointed out earlier, the first consignment of cars is expected to be moved through PCC vessels shortly and there is a necessity to prescribe the tariff for such operation. The CHPT has also conceded the demand from the users and proposed a promotional tariff, which will be valid for a minimum period of two years. Keeping in view the interim arrangement proposed (by the CHPT) and performance linked tariffs to be formulated by the CHPT, this Authority approves the (revised) proposal of the CHPT to levy a rate of wharfage for export on cars at the rate of 0.3% of FOB value. This rate of wharfage will be applicable only in cases of cars exported using the RORO system. In cases of export of cars using conventional methods of handling, the existing wharfage rate of Rs.2,596/- per unit will be applicable; this will be so even if the vessel is a RORO vessel.
- (xi). The wharfage rate to be approved by the Authority will be treated as an interim arrangement for two years, as proposed by the CHPT. However, the exclusion of labour charges, and DLB levy and formulation of performance related tariff will have to be examined by the CHPT immediately without waiting for a review at the end of the interim period.

8.1. In the result, and for the reasons given above, the Authority approves the following:

- (i). Wharfage rate of 0.3% of FOB value for export of motor cars, jeeps and vans.
- (ii). The above rate will be applicable only in case of export of motor cars, jeeps, and vans using the RORO system.
- (iii). There will be no storage charge for parking of cars awaiting shipment for the time being. The free period of 30 days available to all exports will be extended to this case also.
- (iv). The existing rate of Rs.2,596/- per unit will apply to motor cars (import), tourist caravans (import and export), and motor cars, jeeps, and vans exported by methods other than RORO system.

8.2. The CHPT is directed to incorporate the above changes in its Scale of Rates.

8.3. This Order shall come into effect immediately.

S. SATHYAM, Chairman
[No. Advt/III/IV/143/2000/Exty.]